

INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E SEGURANÇA INTERNA



A MITIGAÇÃO DA AMEAÇA INTERNA EM CONTEXTO AEROPORTUÁRIO: O CASO DO AEROPORTO HUMBERTO DELGADO 3.º Curso de Comando e Direção Policial

Trabalho Individual Final

Autor: Maria Jesuína Esperança Pombo Fortunato Correia
(Comissário)

Lisboa, 28 de junho de 2019



*Pensar o passado para compreender
o presente e idealizar o
futuro!*

Heródoto

A mitigação da ameaça interna em contexto aeroportuário: O caso do Aeroporto Humberto Delgado

Resumo: As ameaças contra a aviação civil são permanentes, apesar de existirem disposições nacionais e europeias que visam garantir a segurança dos intervenientes através da prevenção de atos de interferência ilícita contra a aviação civil, em particular os perpetrados através da ameaça interna, que podem ser materializados em crimes, do terrorismo à criminalidade organizada, bem como no não cumprimento dos procedimentos de segurança.

Este estudo de caso irá analisar a ameaça interna, procurando identificar os comportamentos de risco, de modo a propor medidas mitigadoras que envolvam toda a comunidade aeroportuária, pois os *insiders* representam um grande risco para a segurança e proteção da aviação, desafiando contramedidas de segurança, explorando vulnerabilidades e aproveitando o conhecimento dos procedimentos de segurança para fins *desviantes*.

Palavras-chave: Ameaça interna, aeroporto, aviação civil, cultura de segurança

Abstract: Threats to civil aviation are constant despite national and european rules/regulations whose goal is to ensure the safety of all stakeholders by preventing acts of unlawful interference against civil aviation, mainly those perpetrated through internal threats that may lead to crimes such as terrorism and organized crime or as a result of noncompliance with safety procedures.

This case study will analyze the internal threats and identify the risk behaviors to propose mitigating measures that involve all airport community because the insiders represent a major risk to aviation safety and protection, challenging security countermeasures, exploiting vulnerabilities and misusing the knowledge of security procedures.

Keywords: Airport; internal threat; civil aviation; safety culture; insider threat.

1. Introdução

O crescimento do transporte aéreo comercial resultou dos avanços tecnológicos que possibilitaram reduzir os tempos de viagem e o aumento das rotas, o que, aliado à massificação com a entrada no setor de operadores de baixo custo (*low cost*), reforçou a importância deste meio de transporte na sociedade contemporânea.

Em harmonização com a evolução das exigências comerciais, a regulamentação e o sistema de segurança da aviação civil, têm vindo a ser aperfeiçoados com a adoção de medidas e a aprovação de disposições adequadas a assegurar de forma eficiente, eficaz e equilibrada, a segurança das aeronaves, das tripulações, das instalações, da carga, do correio, dos meios de navegação aérea, bem como de toda a comunidade aeroportuária, com o objetivo de proteger a aviação comercial de atos de interferência ilícita¹.

Os atos de interferência ilícita materializam-se em múltiplas ameaças à segurança da aviação civil, entendida como a combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinada a proteger a aviação civil contra todas as ações que ponham em causa a segurança da mesma, de acordo com o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, (art.º 3.º).

O Aeroporto Humberto Delgado tem tido um aumento exponencial do tráfego aéreo, no ano de 2015 ultrapassou a barreira de vinte milhões de passageiros e em 2018 atingiu quase os trinta milhões de passageiros (29.931.507), o que equivale à média diária de 82.000 passageiros. O crescimento de passageiros e de mercadorias, conduziu igualmente ao aumento dos serviços que são disponibilizados no aeroporto destacando-se, entre outros: as operadoras aéreas; as empresas de *refueling*; *catering*; *cleaning*; *handling*; responsáveis pelo correio aéreo e pela manutenção. São 325 empresas que operam do aeroporto nas suas múltiplas valências, incluindo as forças e serviços de segurança.

Atendendo a este alargado conjunto de *stakeholders*, um elevado número de funcionários acede diariamente à área reservada e à zona restrita de segurança do aeroporto, para garantir o seu funcionamento. São estas pessoas que por um lado desempenham um papel vital para a manutenção da qualidade dos serviços e a segurança da operação, mas por outro constituem uma ameaça a toda a infraestrutura, bem como aos passageiros.

¹ De acordo com o PNSAC, Cap, III, considera-se um ato de interferência ilícita qualquer ato, ou omissão, que coloque em perigo a segurança de uma aeronave, aeroporto, instalação de navegação aérea, tripulante, passageiro e bens ou pessoas em terra.

A ameaça interna (*insider threat*) constitui uma das preocupações dos responsáveis pelos aeroportos, porque se trata de uma ameaça oculta que está sempre presente e latente, e que é definida pela Airpol ² como: um indivíduo que tem ou teve acesso autorizado e/ou conhecimento dos ativos de uma organização e que usa tal acesso e conhecimento, de forma maliciosa ou não, para atuar de forma a afetar negativamente uma organização (2008, p. 8).

O *insider* pode ser virtualmente qualquer pessoa, incluindo um funcionário da gestora aeroportuária, das companhias aéreas, das empresas de segurança privada, de *handling*, de limpeza, entre outros, com vínculo profissional definitivo, contratado ou temporário, em suma qualquer pessoa que tenha acesso legítimo às informações ou ativos da empresa onde trabalha (BaMaung, 2008).

Este problema, que é difícil de detetar, está presente em todos os aeroportos, tal como no Aeroporto Humberto Delgado³, onde alguns funcionários têm perturbado a segurança da infraestrutura, das aeronaves, das tripulações, dos passageiros, ou seja, de toda a comunidade aeroportuária, concretizando-se na prática de crimes, do furto ao tráfico de estupefacientes, não observando os procedimentos de segurança e com erros e imprudências humanas.

Tendo em consideração, os problemas atualmente existentes, é, pois, importante analisar a forma como a ameaça interna tem perturbado a principal infraestrutura aeroportuária do país – o aeroporto de Lisboa, com o intuito de: identificar antecipadamente sinais que indiciem comportamentos de risco associados a ações disruptivas; aferir a consciencialização que os *stakeholders*, com responsabilidades no setor da aviação, detêm desta ameaça que atravessa o quotidiano da aviação civil; e, propor medidas mitigadoras que envolvam toda a comunidade aeroportuária, assim, são estes os objetivos que pretendemos alcançar.

O aeroporto é um ativo de enorme importância para o país e para a cidade de Lisboa em particular, pois é a principal porta de entrada de milhões de turistas, pelo que é vital para a economia. Sendo considerado como uma das principais infraestruturas críticas do país, bem como uma infraestrutura crítica europeia, entendida como: aquela que está localizada num Estado-Membro e cuja perturbação ou destruição teria um impacto significativo em pelo menos dois Estados-Membros, de harmonia com o artigo 2.º da

² Rede europeia de polícias que procura desenvolver sinergias no combate ao crime no setor da aviação.

³ Por economia de espaço, passamos a indicar o Aeroporto Humberto Delgado só como aeroporto.

Diretiva 2008/114/CE, trata-se de um elemento, um sistema, ou parte deste, essencial para a manutenção de funções vitais para a sociedade, a saúde, a segurança e o bem-estar económico ou social, dada a impossibilidade de continuar a assegurar essas funções.

Entende-se, pois, a pertinência de analisar este problema devido à crescente existência de situações de ameaça interna que têm ocorrido no aeroporto, com impacto direto no sentimento de segurança das vítimas dos crimes e indireto na segurança das aeronaves, das tripulações, dos passageiros e dos funcionários, pois sempre que uma medida de segurança não é convenientemente aplicada e/ou um crime é cometido pelos funcionários (*staff*), é todo o sistema de segurança que é colocado em perigo. Assim, é importante a abordagem deste fenómeno de modo a encontrar a melhor forma de o minimizar, partindo da identificação desta ameaça, dos seus indicadores, de forma a criar um modelo de gestão de mitigação da ameaça interna.

No aeroporto trabalhavam 14.063 funcionários nas várias áreas de atividade, em dezembro de 2018. Nesse ano, foram noticiados à Divisão de Segurança Aeroportuária (DSA)/PSP 23 crimes contra a propriedade e um de tráfico de estupefacientes, de menor gravidade, cometidos pelos funcionários das várias empresas que operam no aeroporto, no exercício das suas funções, incluindo as FSS. Da intervenção dos polícias resultou a identificação dos autores dos crimes e a recuperação da maioria dos bens apropriados, como é possível observar na tabela 1:

Tabela 1 – Crimes cometidos por funcionários do aeroporto

Crime	Suspeitos	Tipo de empresa	Apreensão
Furto carteiristas (4)	3 Identificados	Segurança privada	€ 488
	1 Detido	Segurança privada	€ 20
Apropriação ilegítima (achado) (10)	10 Identificados	Segurança privada, <i>handling</i> , limpeza e manutenção	€ 1.368; 5 Telemóveis; 1 Tablet; 1 Óculos; Roupa
Furto de oportunidade (8)	8 Identificados	Segurança privada, <i>handling</i> , <i>cartering</i> , limpeza, manutenção, <i>rent-a- car</i> e FSS (1)	Miniaturas de bebidas; 2 Máquinas fotográficas; 1 Tablet; € 1.961,74; 1 Bicicleta Não foram recuperados: 1 Telemóvel e € 270
Tráfico de estupefacientes (1)	1 Identificado	<i>Cartering</i>	1,85 gs de haxixe
Abuso de confiança (1)	1 Identificado	FSS	1 Hoverboard

Fonte: PSP.

Temos perfeita noção que “as cifras negras” são elevadíssimas, porque as vítimas dos crimes quando se apercebem da sua prática, já não se encontram em território nacional ou consideram que não vale a pena denunciar ou ainda por avaliarem a Polícia ineficaz na identificação dos autores e na recuperação dos seus bens.

O conceito de segurança é um conceito amplo e sem significado único, é comum reconhecer-se que a segurança representa a ideia de estar ou sentir-se seguro perante ameaças ou perigos (Booth, 2005).

No âmbito da segurança da aviação civil, este conceito desdobra-se em dois conceitos diferentes: *Safety* e *Security*, pelo que convém clarificar a diferença entre estes dois termos. Deste modo: *safety* – estado em que o risco de lesões em pessoas ou de danos a bens se reduz e se mantém a um nível aceitável, através de um processo contínuo de identificação de perigos e de gestão de riscos (ICAO, 2013). Sendo que o termo em português mais utilizado para este conceito seja segurança operacional; *security* - a combinação de medidas e de recursos técnicos e humanos, visando proteger a aviação civil

internacional dos atos de interferência ilícita contra as aeronaves civis em terra ou em voo, as tripulações, o pessoal de terra e o público, em geral, as instalações aeronáuticas, os aeroportos e os serviços de navegação aérea (ICAO, Anexo 17, 1974).

A ameaça interna não se materializa só através da perpetração de crimes, pode resultar de outros atos *desviantes*. O desvio e crime não são sinónimos, embora muitas vezes se sobreponham, pois o conceito de desvio é muito mais amplo do que o de crime, este compreende a pesquisa criminológica, mas também investiga a conduta que está fora do direito penal (Giddens 2008, p. 206).

Alguns funcionários do aeroporto por desleixo não cumprem os procedimentos, embora não pretendam prejudicar a sua empresa, o impacto da falha pode ser tão devastador quanto o impacto de uma conduta dolosa, alerta BaMaung (2008). Esta realidade ocorre no aeroporto, pois os funcionários utilizam as portas de emergência para situações comuns, fora do contexto de emergência, como documenta a tabela 2:

Tabela 2 – Acionamento indevido de portas de emergência

	2017	2018
Funcionários	578	291
FSS	21	5

Fonte: PSP.

Situações de incúria já conduziram a ocorrências de imigração irregular, através de fugas tentadas e concretizadas durante o trânsito, no aeroporto, de cidadãos argelinos e marroquinos, não admissíveis na EU, em 2016 e que fizeram grande eco nos *media*.

2. Estado da arte

2.1 Perspetiva normativa

Os acontecimentos do 11 de setembro de 2001 produziram a verdadeira alavancagem da aviação civil europeia. A Comissão Europeia não possuía competência legislativa no âmbito da segurança da aviação civil, passou a ser mandatada para desenvolver legislação sobre a segurança desse setor.

O primeiro regulamento europeu foi o Regulamento (CE) nº. 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro, que expressa claramente a razão da sua criação no preâmbulo: “Os atos criminosos cometidos em Nova Iorque e

Washington a 11 de setembro de 2001 demonstram que o terrorismo é uma das maiores ameaças aos ideais de democracia e liberdade e aos valores da paz que constituem a essência da União Europeia. É necessário garantir, de forma permanente, na aviação civil a proteção dos cidadãos no interior da Comunidade Europeia, evitando atos de interferência ilegal.”

O Regulamento (CE) 300/2008 que revogou o 1.º regulamento quadro, que para proteger as pessoas e bens na UE, é necessário obstar à prática de atos de interferência ilícita nas aeronaves civis que ponham em causa a segurança da aviação civil, através do estabelecimento de regras comuns de proteção da aviação civil.

O Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão de 5 de novembro, estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação. Avisamos que, enunciamos apenas os regulamentos essenciais, porém, existem outros instrumentos europeus que por razões de oportunidade não foram invocados.

O sistema nacional assenta em três programas: Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), que define o sistema de segurança da aviação civil em Portugal; Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC), que estabelece a metodologia de realização das atividades de controlo de qualidade e Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil (PNFSAC), que visa enquadrar e adequar o disposto no ponto 11. (recrutamento e formação do pessoal) do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998.

Os candidatos a funcionários das empresas que laboram no aeroporto antes da admissão tem de cumprir o que se encontra plasmado no ponto 11.1 do Regulamento de Execução (EU) 2015/1998, que determina que as pessoas recrutadas devem ter concluído, com êxito, um inquérito pessoal.

O inquérito pessoal compreende a verificação dos registos criminais. Assim, todos os candidatos são alvo de um parecer não vinculativo, do comando da DSA/PSP para o diretor do aeroporto, com o objetivo de assegurar que os candidatos possuem idoneidade, antes da emissão de cartão de identificação aeroportuária, que permite o acesso à zona restrita de segurança, em função de uma razão de natureza operacional.

O parecer é emitido tendo em consideração o previsto no PNSAC, cap. VIII, ponto 3.2.8., que prevê que a prestação de declarações falsas pelo candidato ao acesso e a existência, designadamente, de registo, em nome daquele, de crimes contra a paz, contra a

segurança do Estado, abuso de confiança ou peculato, falsificação de documentos e corrupção ativa ou passiva, constituem fundamento bastante para não ser concedida a autorização de acesso.

As condutas previstas são limitadas, o que cria grandes dificuldades aos responsáveis da DSA/PSP, para fundamentar a emissão de um parecer negativo. A fundamentação acaba por ser subjetiva, contrariando o disposto nos requisitos da fundamentação, previstos no Código de Procedimento Administrativo (art.º 153.º), que indica que a fundamentação dos atos administrativos deverá ser com fundamentos de facto e de direito. A falta de objetividade pode conduzir a um vício de forma, por falta de fundamentação, o que já propiciou algumas reclamações e recursos para o Tribunal de Trabalho.

A DSA/PSP tem polícias dedicados exclusivamente à verificação dos registos criminais, com vista à emissão posterior dos pareceres. O volume de trabalho é bastante elevado, como podemos observar na tabela 3:

Tabela 3 - Emissão de pareceres

Ano	2016	2017	2018
Pareceres positivos	13329	15143	17163
Pareceres positivos – com observações	290	266	357 ⁴
Pareceres positivos - monitorização	151	107	133 ⁵
Pareceres negativos	53	26	19 ⁶
TOTAL	13823	15542	17672 ⁷

Fonte: PSP.

A Comissão que parece ter estado *anestesiada* para estas ameaças, terrorismo e ameaça interna, consagra na regulamentação, a entrar em vigor em 31 de dezembro de 2020, a necessidade de formação que contribua para a cultura de segurança.

Ao nível nacional, prevê-se a alteração ao PNSAC⁸ que inclui razões objetivas para a emissão de pareceres negativos, nomeadamente: o fato do candidato ter sido condenado

⁴ Aplica-se a candidatos que foram condenados pela prática de crimes de menor gravidade, que não representem perigo para a aviação.

⁵ A monitorização resulta da prática de crimes que se encontram em investigação e que podem atentar contra a segurança da aviação civil.

⁶ Estes resultam de condenações transitadas em julgado por crimes de: falsificação; furto e tráfico de estupefacientes, entre outros.

⁷ Este número compreende também as renovações de cartão.

pela prática de crime doloso, punível com pena máxima superior a três anos; ou a condenação por crimes dolosos cometidos nas zonas restritas de segurança dos aeroportos e quando recaírem fundadas suspeitas de envolvimento em apologia de atividades relacionadas com terrorismo, criminalidade violenta ou criminalidade altamente organizada.

2.2 Perspetiva conceptual

O conceito de ameaça interna apresenta várias *nuances* para o *Airports Council International* (ACI)⁹ é definido como a ameaça representada pelo acesso não autorizado, uso ou divulgação de informações, técnicas, tecnologias, ativos ou instalações privilegiadas por um indivíduo com acesso legítimo ou indireto, que pode causar danos ou prejuízos (2017, p. 1).

A *Transportation Security Administration* (TSA)¹⁰ define ameaça interna como um indivíduo com a intenção de causar danos e com acesso e/ou conhecimento privilegiado que permite ao indivíduo explorar as vulnerabilidades dos sistemas de transporte do país. Segundo a TSA para o FBI, *insiders* são funcionários corruptos que exploram suas credenciais, acesso e conhecimento dos procedimentos de segurança (TSA, 2018).

A ameaça interna sempre abalou e continuará a atingir a segurança da aviação civil, porque o fator humano é vulnerável, como assume a ICAO, no Doc 9683, intitulado *Manual de Instrução sobre Fatores Humanos*, onde é considerado o elemento humano como o elo mais flexível, adaptável e valioso do sistema aeronáutico, mas, em simultâneo, o mais vulnerável a influências que podem afetar negativamente o seu comportamento.

Todos são vulneráveis em algum momento de sua vida, seja por meio de luto, divórcio, problemas financeiros ou outras circunstâncias pessoais. Um funcionário que sofre de depressão, solidão, doença mental ou vítima de dependência, como drogas, jogos de fortuna ou azar, álcool, é vulnerável à exploração externa. A saúde mental e o abuso de substâncias são uma preocupação crescente em todo o mundo, o setor de aviação não está imune a estes contratempos (BaMaung, 2008). Foi um problema de saúde mental que

⁸ O Despacho n.º 4412/2017, DR n.º 99/2017, Série II de 23 de maio de 2017 - Criou uma comissão para a revisão e atualização do PNSAC, os trabalhos foram concluídos há um ano.

⁹ O ACI é uma associação mundial de operadores aeroportuários.

¹⁰ A TSA é uma agência do Departamento de Segurança Interna dos EUA, responsável pela segurança da aviação civil.

levou à queda do avião *Germanwings*, em 2015, o copiloto trancou-se no *cockpit* e derrubou a aeronave nos alpes franceses, matando os 150 passageiros e tripulantes.

Existem duas categorias de *insiders*: maliciosos e não-maliciosos, os primeiros são os que têm a intenção de causar danos, os não-maliciosos são aqueles que representam um risco, apesar de não terem intenção de causar danos (Airpol, 2018).

As ameaças maliciosas são as que advém de terroristas, que procuram explorar os acessos, credenciais e/ou conhecimentos privilegiados que os funcionários têm sobre os procedimentos de segurança e da infraestrutura aeroportuária. Não são conhecidas quaisquer situações desta natureza no aeroporto.

Englobam esta categoria, as ameaças que resultam de criminosos que procuram atentar contra os procedimentos de segurança, concorrendo para o aumento da prática de vários ilícitos criminais, nomeadamente: o furto no interior de bagagens; o tráfico de estupefacientes; tráfico de seres humanos e o contrabando, cuja finalidade é obter proveitos económicos (Airpol, 2018). Esta motivação económica pode ser explorada por grupos ou organizações terroristas, para a realização de atos de terror/violentos e conduzir à perda de ativos: pessoas; aeronaves e instalações, através da utilização de engenhos explosivos.

No aeroporto têm-se verificado inúmeras situações de *insiders* criminosos, já elencamos as que tivemos conhecimento em 2018 e em sede de investigação criminal verificaram as que se encontram plasmadas nas tabelas 4 e 5:

Tabela 4 – Ameaça maliciosa – furto em interior de bagagem de porão

Ano	Inquérito	Arguidos	Acusados pelo MP	Tipo de empresa	Operação policial	Apreensão
2015 / 2017	Furto de bagagem de porão	39	17	Handling	Buscas domiciliárias (31); Não domiciliárias (937 cacifos)	€ 27.110; Equipamentos eletrónicos (123); Objetos de ourivesaria (403)

Fonte: PSP.

Tabela 5 – Ameaça maliciosa – Tráfico internacional de estupefacientes

Ano	Inquérito/ Crime	Origem do produto	Funcionários aeroporto	Tipo de empresa	Apreensão	Forma de dissimulação
-----	------------------	-------------------	------------------------	-----------------	-----------	-----------------------

2015 / 2016	Tráfico de estupefacentes	Caracas - Venezuela	3	<i>Handling</i>	Cocaína (19,5 Kgs)	Oculto nos painéis laterais da aeronave
--	---------------------------	---------------------	---	-----------------	--------------------	---

Fonte: PSP.

Os funcionários envolvidos nestas ações criminais tinham vínculo permanente à empresa, atualmente, já não trabalham no aeroporto. Sempre que qualquer funcionário comete um crime no exercício de funções, é-lhe retirado o cartão de identificação aeroportuária, para reavaliação do parecer.

Consideram-se também, ameaças maliciosas as que resultam de funcionários insatisfeitos com intenção de prejudicar (Airpol, 2018).

As ameaças não maliciosas advêm de funcionários ignorantes, protagonizados por qualquer pessoa que atue de forma não intencional e inconsequente, na medida em que não possui a adequada formação que lhe permita evitar o incidente, bem como, de funcionários complacentes, protagonizadas por qualquer pessoa que atue de forma não intencional, apesar de ter a formação adequada para impedir o incidente, mas que não cumpre com os procedimentos de segurança, por desleixo, podendo criar uma vulnerabilidade de avultadas dimensões para qualquer organização (Airpol, 2018).

Estas ações inadvertidas podem incluir práticas de segurança insatisfatórias, como deixar portas críticas desbloqueadas, sistemas sem supervisão e não proteger documentos confidenciais e, ainda, fornecer informação não autorizada a terceiros (ACI, 2017). Estas ocorrências são sistemáticas no aeroporto e são sempre reportadas à ANAC.

Podem também ser cometidas, por funcionários que sofrem de depressões, solidão e problemas mentais, e/ou com problemas de adição de drogas ou álcool e que são vulneráveis à manipulação por parte de outras pessoas.

A ameaça interna representa um risco para todo o sistema de segurança, mas não podemos falar de risco sem o correlacionar com vulnerabilidade e ameaça. O risco é a possibilidade de um dano poder ser infligido sobre um sistema. O objetivo da análise de risco é determinar a probabilidade de riscos potenciais de forma a, razoavelmente, integrar métodos e táticas de segurança para efetivamente gerir esses riscos (Lima, 2009, 19).

Para Torres, o risco consiste na “probabilidade de uma determinada ameaça explorar uma vulnerabilidade potencial do sistema, resultando um determinado impacto num ativo crítico para a missão e objetivos de uma entidade, instituição ou nação” (2015, p.9). Entende por vulnerabilidade, “fraquezas significativas no sistema físico, no equipamento, na organização, na componente humana, nos procedimentos, no

software/hardware ou nas comunicações da instituição, que possa vir a ser explorada pela ameaça em causa” (2009, pp. 55,56).

Em relação ao conceito de ameaça, salienta Couto, que ameaça é qualquer acontecimento ou ação, (em curso ou previsível), de variada natureza (militar, económica e ambiental) que contraria a consecução de um objetivo e que, normalmente, é causador de danos, materiais ou morais, sendo que no âmbito da estratégia consideram-se principalmente as ameaças provenientes de uma vontade consciente, analisando o produto das possibilidades pelas intenções (1988, p. 329).

A ameaça interna maliciosa não se limita a atos de terror/violência, como vimos, pode envolver outras condutas criminais, o furto, a apropriação ilegítima de coisa achada, entre outros ilícitos contra o património, o que conduz a que esta ameaça seja desconsiderada, em virtude de não existir um perigo direto para a segurança da aviação civil, como acontece no aeroporto, por falta de cultura de segurança. Recorda Sião (2017) que a TSA recebeu 30.621 reclamações de furto no interior de bagagem despachada, e que os culpados mais prováveis são os agentes da TSA, por inércia, porque o furto pelo pessoal da segurança demonstra uma má gestão de ameaças internas, o que possibilita que outras ameaças, talvez mais perigosas sejam negligenciadas devido essa pérfida gestão.

É primordial dar atenção aos indicadores comportamentais de possíveis agentes de ameaças internas. Estes sinais podem ser muitos marcantes quando são repetidos e há uma mudança assinalável no comportamento habitual dos funcionários. Convém ter presente que não existe um perfil padrão de *insider*. Todavia, os traços apresentados na tabela 6 foram encontrados nalguns *insiders* (BaMaung, 2008).

Tabela 6 – Alguns indicadores potenciais de ameaça interna na aviação civil

Aparência significativamente alterada	Queimaduras nas mãos ou no corpo e branqueamento químico da pele
Comportamento nervoso ou secreto	Falta de contato visual
Monitoramento aparente de pontos de acesso	Linguagem corporal e movimento firme com <i>photo panning</i> , com uma câmara escondida
Evitar câmaras de segurança	Pedidos para trabalhar sozinho e / ou sem supervisão de turnos
No aeroporto de uniforme nos dias de folga	Expressar opiniões hostis contra sua organização e contra o Estado
Esforços para ocultar a transferência de dinheiro ou outros recursos financeiros para dentro ou fora de Portugal	Não cumprir as medidas de segurança
Interesse entusiasmado em questões de segurança fora o âmbito das suas funções	Trabalhar fora de horas sem autorização
Riqueza inexplicável ou repentina	Realizar pesquisas não autorizadas
Contatos estrangeiros suspeitos ou viagens, incluindo via internet	Uso indevido de sistemas cibernéticos
Estacionamento prolongado na zona restrita de segurança	Vigilância a pessoas e/ou veículos
Acesso adicional procurado chegada ou partida de bagagem	Excessiva e inabitual vontade de trabalhar em rotas sensíveis

Fonte: Adaptado de *Aviation Insider Threat: What We Know, Our Findings, and What We Recommend*, 2017.

A chave para minimizar a ameaça interna é a ação, é preciso assumir a responsabilidade de agir adequadamente quando estes ou outros indicadores estão presentes, para os infirmar ou validar, os gestores de segurança e supervisores das empresas têm um papel fundamental nesta tarefa, o ideal seria que os colegas de trabalho informassem os comportamentos suspeitos que constatarem, mas a débil cultura de segurança isso inviabiliza.

Então como minimizar a ameaça interna? As organizações devem adotar uma abordagem holística e integrada da segurança organizacional, uma vez que não têm nenhuma “bola de cristal” para resolver os problemas. Um *insider* pode ter várias razões que concorrem contra os interesses da sua empresa e colegas de trabalho. Embora a

motivação financeira possa desempenhar um papel significativo, num funcionário que age contra a organização, isso pode estar potencialmente associado a um aborrecimento ou insatisfação em relação ao tratamento dado pela organização e pelos colegas, entre outros aspetos que devem ser considerados (BaMaung, 2008).

Abordar a ameaça interna, requer contramedidas robustas que conduzam à sua mitigação, julgamos que podem ser ponderadas estas:

- ✓ Promoção de uma cultura de segurança eficaz para mitigar as oportunidades de ameaça interna, que envolva toda a comunidade aeroportuária, para que a aderência às políticas e práticas de segurança sejam efetivas;
- ✓ Melhores práticas de gestão e supervisão dos funcionários, pois se existir muitos dos comportamentos e atividades dos *insiders* são detetados;
- ✓ Resolução de problemas individuais que se arrastam no local de trabalho, como relacionamentos maus entre colegas que conduzem ao absentismo ou comportamentos antissociais;
- ✓ Identificar e avaliar possíveis vulnerabilidades nas infraestruturas que podem ser exploradas pelos *insiders*;
- ✓ Produzir mecanismos legais para objetivar os pareceres, para prevenir a admissão de candidatos sem idoneidade;
- ✓ Criação de uma plataforma eletrónica, sob a dependência do Sistema de Segurança Interna e com acesso restrito, que permitisse o cruzamento automático dos dados existentes nas várias FSS, com a finalidade de verificar de forma global, a informação criminal dos candidatos a trabalhar no aeroporto;
- ✓ Fomentar um ambiente de trabalho em que a busca pela melhoria contínua seja natural, de forma aumentar a resiliência e a capacidade de lidar com todo o tipo de ameaças internas;
- ✓ Desenvolver um programa de mitigação de ameaça interna, identificando medidas de mitigação, que devem passar pela formação, difusão de informação e reavaliação das medidas (está em implementação na DSAs/PSP);
- ✓ Controlo de acessos de pessoas à zona restrita de segurança do aeroporto, através de dados biométricos, em substituição dos cartões eletrónicos;
- ✓ Criação de grupos de trabalho interdisciplinares para revisar e atualizar as políticas de segurança e alterações de procedimentos;
- ✓ Implementar *brainstorming* em toda a comunidade aeroportuária.

As medidas enunciadas são exemplos da resposta que pode ser dada à ameaça interna, outras certamente terão também efeito mitigador, o importante é que os responsáveis pelas organizações/empresas/instituições não cruzem os braços face a este problema.

3. Formulação do problema

A aviação civil é um setor que detém elevada importância económica e social, é responsável por muitos milhares de empregos e transporta milhões de passageiros. É um meio de transporte rápido que aproxima pessoas, regiões, fomenta o turismo e promove o comércio mundial.

A segurança da aviação tem sido alvo de diversas ameaças, um conjunto de atividades *desviantes* são praticadas nos aeroportos e incluem o furto, o tráfico de estupefacientes, a fraude, os atos terroristas, bem como, outras condutas contrárias à regulamentação que representam quebras de segurança, através das atividades dos *insiders*.

A problemática deste estudo é aferir junto dos principais responsáveis pela segurança do aeroporto, como têm lidado com esta ameaça, que medidas implementaram para a controlar e minimizar.

Para responder à nossa inquietação, com o maior rigor possível, torna-se primordial a formulação de perguntas derivadas do tema em análise, para ajudarem a circunscrever o trajeto que se pretende atingir com este estudo, a mitigação da ameaça interna no aeroporto. Formulámos 5 questões que auxiliam, certamente, a clarificar o nosso problema:

- ✓ O que entende por ameaça interna?
- ✓ Considera mais alguma ameaça à segurança da aviação civil? De que tipo?
- ✓ Como tem a ameaça interna perturbado a segurança no aeroporto?
- ✓ Acha que a regulamentação nacional e europeia contempla os mecanismos suficientes para reduzir esta ameaça?
- ✓ Que procedimentos implementou na sua empresa para minimizar esta ameaça?

4. Método

Os participantes são especialistas em segurança da aviação civil e desempenham as suas funções no aeroporto, há vários anos, pela sua posição, atividade e responsabilidade têm um elevado conhecimento do problema.

Dos seis entrevistados um é diretor do aeroporto, quatro são diretores e gestores de segurança do aeroporto, de empresas de *handling*, segurança privada e o sexto é Oficial da PSP, responsável pela segurança da infraestrutura. São todos do sexo masculino, com idades compreendidas entre os 40 e os 61 anos.

O *corpus* deste estudo é composto por um conjunto de seis entrevistas transcritas. O *corpus* é o conjunto dos documentos tidos em conta para serem submetidos aos procedimentos analíticos (Bardin, 2004).

O instrumento adotado foi a entrevista por possibilitar a obtenção de respostas diretas e informações mais completas (Quivy & Campenhoudt, 2008), o que possibilita ampliar o campo da investigação e, por vezes, compreender dinâmicas diferentes. A entrevista auxilia-nos ainda a aperfeiçoar o nosso conhecimento do terreno e pode, ainda, fazer surgir questões não equacionadas que poderão permitir ampliar o seu horizonte do trabalho e colocar o problema da forma mais abrangente.

O método de entrevista caracteriza-se por um contacto direto entre o investigador e os seus interlocutores e por uma fraca diretividade por parte daquele. Ocorre, assim, uma verdadeira troca, durante a qual o entrevistado exprime as suas perceções de uma situação, as suas interpretações ou as suas experiências, por meio de perguntas abertas e das suas reações, o investigador facilita essa expressão (Quivy & Campenhoudt, 2008, 192). Assim, podemos afirmar que representa um valor acrescentado, pelo elevado conhecimento sobre o objeto de estudo que os entrevistados detém.

As entrevistas realizadas foram semiestruturadas, seguindo um guião previamente elaborado, mas onde é possível acrescentar ou eliminar perguntas conforme o decorrer da entrevista e as respostas do entrevistado (Santo, 2010) e orientadas de forma semidiretiva, sendo as perguntas abertas e permitindo-se ao entrevistado que fale abertamente e exponha o seu raciocínio e conhecimento da forma que mais lhe convier, cabendo apenas ao interlocutor redirecioná-lo caso este comece a afastar-se do objetivo do estudo (Quivy & Campenhoudt, 2008).

Aos entrevistados foi transmitido o objetivo do estudo, antes do início da entrevista. “A atitude do investigador deve centrar-se, fundamentalmente, na criação de uma atmosfera de empatia e no estimular do entrevistado para que proporcione respostas sinceras e claras em relação aos objetivos da investigação” (Gómez & Cartea, 1995). De forma a preservar a identidade dos entrevistados, são identificados de S 1 a S6.

O instrumento de análise de dados foi a análise de conteúdo. Esta consiste no “conjunto de técnicas de análise das comunicações visando alcançar, por procedimentos

sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) destas mensagens” (Bardin, 2011, p. 44). Na análise de conteúdo procurou-se encontrar núcleos de sentido que podem ter significado para o objeto de estudo, mediante uma posterior análise da frequência com que surgem na comunicação, ou mesmo pela sua presença ou ausência no decorrer da mesma (Bardin, 2011).

Na análise de conteúdo é importante classificar, descrever, sistematizar, quantificar as categorias inseridas no *corpus* documental, com o objetivo de explicitar e sistematizar o conteúdo descrito nas entrevistas (Bardin, 2011). No nosso trabalho definimos as categorias de análise de acordo com o próprio *corpus*.

4.1 Procedimento

Com a finalidade de obter informação para a realização do trabalho, foram selecionados especialistas na matéria, diretores e gestores de segurança das principais entidades que operam no aeroporto e um Oficial da PSP, que foram entrevistados.

Foi solicitada autorização para utilização das estatísticas da DSA, relativas à emissão de pareceres e para recolha de dados junto do diretor do aeroporto, de quatro diretores e gestores de segurança, das empresas de *handling* *Groudforce* e *Portway*, de segurança privada *Prosegur* e de um Oficial da PSP, que seguiu os trâmites necessários, cuja resposta foi positiva.

Foram realizadas entrevistas semi-estruturadas e formuladas cinco questões, utilizadas como guião da entrevista. As entrevistas foram realizadas em maio e junho, tiveram uma duração média de 25 minutos e foram gravadas. Os entrevistados assinaram um termo de consentimento informado, para o uso de um *tablet* para gravar e foram esclarecidos que os registos áudio seriam eliminados após a sua transcrição.

Após a realização de cada entrevista realizou-se a sua transcrição, constituindo-se assim o *corpus* que serviu para análise de conteúdo, que compreendeu o isolar os temas, criando categorias e subcategorias do texto, com o objetivo de reduzir a proporções utilizáveis e permitir a análise.

A codificação do texto permite-nos aferir o conhecimento, que os inquiridos detém deste fenómeno desviante, as medidas que já tomaram para o minimizar e o que pensam fazer para o mitigar.

5. Apresentação e discussão dos resultados

De forma a responder ao problema em estudo, apresentamos os contributos dos entrevistados, obtidos da análise das entrevistas, de que resultaram 4 categorias que se subdividiram em 13 subcategorias:

- a) Definições, tendo como subcategoria: a definição de ameaça interna.

Quanto à definição de ameaça interna. Todos a definiram sem qualquer dificuldade, não seria de esperar que ocorresse de outra forma, dado estarmos perante especialistas.

- b) Ameaças à aviação civil, tendo como subcategorias: ameaça interna; outras ameaças; formas de perturbação da segurança através da ameaça interna e fatores que potenciam esta ameaça.

Quanto à ameaça interna enquanto ameaça à aviação civil. S 4 refere que “ (...) *é onde há aqui riscos, tem havido um crescimento muito grande, de passageiros, como das pessoas que trabalham no aeroporto, para fazer face a esse aumento de passageiros*”. S 6 salienta que “ (...) *é a principal ameaça, as pessoas estão aqui 4/6 meses e vão-se embora na posse de informação, de formação, de fotografias que podem tirar aqui por dentro (...).*” Só estes dois inquiridos valorizaram esta ameaça, o que demonstra alguma falta de cultura de segurança.

Quanto às outras ameaças. S 2 frisa que “ (...) *a ameaça transferiu-se para a zona exterior, do lado terra, de grande aglomeração de pessoas (...).*” Acrescenta a necessidade de implementação medidas de segurança no lado terra, com vista à proteção dos *soft targets*, entendidos como pessoas e/ou coisas que sejam relativamente desprotegidas ou vulneráveis, especialmente a ataques terroristas, com vista a minimizar os riscos para a segurança dentro e em redor de um aeroporto internacional. (Airpol, 2014). S 5 relembra que “ (...) *temos sempre aquela ameaça que pende sobre o mundo ocidental, o terrorismo (...).*” Os restantes apontaram outras ameaças que não foram tratadas nesta análise.

Quanto às formas de perturbação da segurança através da ameaça interna. S 1 refere que “ (...) entrega de passageiros que vêm de voos em porta errada.” S 3 indica que “ (...) já detetamos no passado, no contexto da ameaça interna, o furto (...)”. S 5 salienta que “ (...) temos sido confrontados com a ignorância das pessoas, pouca sensibilização, temos diariamente quebras aos regulamentos, às normas por facilitismo (...)”. Verificamos que os fatos apontados são exemplificativos das duas categorias de *insiders*: maliciosos e não maliciosos, com referência ao furto.

Quanto aos fatores que potenciam a ameaça interna. S 2 alude que “ (...) o salário provoca desinteresse das pessoas com mais qualidade (...)”. S 4 menciona que “ (...) há milhares de pessoas a trabalhar no aeroporto e há outros tantos milhares ou mais que trabalharam e saíram e a informação fica descontrolada (...)”. S 5 lembra que “ (...) porque se paga pouco, estamos a recrutar pessoas que tradicionalmente estariam desempregadas, não têm as qualificações necessárias (...)”. S 6 menciona que “ (...) são empregos precários, vejo pessoas que residem em zonas urbanas sensíveis e muitas com antecedentes, que obriga a fazer a avaliação (...)”. Os entrevistados aferem as vantagens económicas como possível motivação para a ameaça interna, o perigo que representa para o sistema de segurança a rotatividade dos funcionários, pela informação que detém e o uso que poderão dela fazer e ainda para a necessidade de realizar a verificação do inquérito pessoal, de forma muito rigorosa, face aos antecedentes criminais dos candidatos.

- c) Regulamentação nacional e europeia, tendo como subcategorias: regulamentação atual é suficiente face a esta ameaça e a que vai entrar em vigor.

Quanto à suficiência da regulamentação atual face a esta ameaça. S 4 alegou que “ (...) desde 2001, há sempre uma resposta rápida, quando se manifesta algo, há legislação nos meses seguintes (...)”. S 5 transmitiu que “ (...) é suficiente, não é boa, mas dá uma grande possibilidade, se for bem aplicada (...)”. Verificamos convergência ao considerarem a legislação atual suficiente, S 4 mostra-nos que a regulamentação nunca consegue ser preditiva, é sempre reativa, só avança para fazer face aos problemas.

Quanto à suficiência da regulamentação que vai entrar em vigor em 31 de dezembro de 2020. S 3 comunica que “ (...) esqueceu-se que existe uma ameaça que não é

visível, portanto a presente regulamentação já vem com alguns anos de atraso, materializa um determinado número de ações que nos permitem algum controlo sobre a dita ameaça (...).” Reiteram que a legislação é adequada, S 3 comprova que a regulamentação não incluía mecanismos de combate às ameaças.

- d) Formas de mitigação da ameaça interna, tendo como subcategorias: recrutamento; melhor comunicação; controlo dos funcionários; formação; medidas concretas de mitigação.

Quanto ao recrutamento. S 3 informou que *“(...) atenção para determinado tipo de CV e com o contacto que recebemos do exterior (...).*” S 4 indica que *“(...) nós somos teóricos, é o que vem no papel, o registo criminal está limpo, o inquérito pessoal está adequado, está tudo bem e parece que ficamos descansados e damos-lhe o cartão, já não ligamos mais nada a isso (...).*” O recrutamento foi abordado pelos S 3 e S 4, os restantes não o consideram, pensamos que é um momento crucial, pelo risco que os candidatos poderão representar para a infraestrutura, um recrutamento exigente é a primeira medida de mitigação.

Quanto à melhor comunicação. S 2 aponta *“(...) há pessoas que nós rejeitamos e vão entrar por outra empresa, para o aeroporto a ameaça é a mesma. Não pode haver pessoas rejeitadas numa empresa, a entrar por outra, desde que não tenham antecedentes criminais (...).*” S 3 salienta que *“(...) a falta de comunicação, o que nos falta é informação por parte da autoridade, de sabermos que a autoridade identificou x casos nossos, para podermos fazer alguma mediação, comparativamente ao sistema de segurança interno que temos (...).*” A comunicação foi eleita por estes dois entrevistados, um alerta para a necessidade de um repositório de informação, para evitar que os candidatos tentem entrar no sistema, através das múltiplas empresas que operam no aeroporto. A legalidade desta sugestão parece-nos questionável tendo em conta a Lei de Proteção de Dados Pessoais. Em relação ao segundo, a sugestão mostra-se pertinente dado o fim apontado, confrontação com o sistema interno de reporte.

Quanto ao controlo dos funcionários. Foram unânimes em apontar essa forma de mitigação. S 2 evidencia que *“(...) a questão agora põe-se, na informação pré-ocorrência, trabalhar indícios, ter uma rede que interaja em termos de informação, em*

que seja possível detetar, sinalizar situações que se mostrem potenciais, em relação à ameaça.(...).” S 3 salienta que *“(...) nós temos um sistema de reporte interno (...).*” S 6 aponta que *“(...) aquilo que faz falta, é haver a capacidade efetiva de se controlar o cumprimento da legislação (...).*” Evidenciamos a preocupação, do S 2, com a inexistência de um sistema de informação, *intelligence*, de forma a prevenir a ameaça.

Quanto à formação. S 5 referiu que *“(...) a formação é feita mais para cumprir calendário, é deficiente e as pessoas não querem aprender, falta-lhes a motivação (...).*”. Os restantes não a invocaram. A formação é relevante, o sistema obriga a formação inicial, contínua e a recertificação.

Quanto às medidas concretas de mitigação. S 1 alerta que *“(...) estamos a implementar um sistema de gestão de segurança, há um conjunto de ocorrências que vão ser vertidas para o sistema, para as forças de segurança fazerem a investigação que acharem mais útil (...).*” S 2 comunica que *“(...) perceber o tipo de pessoas que vão ser recrutadas e depois estar atento a situações que possam ser estranhas, como alterações de comportamento, isolamento em relação à empresa (...).*” S 3 transmite que *“(...) implementaram sistemas de reporte confidencial que pode ser acedido, via qualquer dispositivo móvel, criação de campanhas de sensibilização e alerta junto de todo o staff (...).*” S 4 respondeu que *“(...) uma monitorização mais incisiva sobre as pessoas, o profiling e a atenção no dia-à-dia (...).*” S 5 alerta que *“(...) saber quem são as pessoas a que estamos a dar acesso, para trabalhar junto das aeronaves, das bagagens (...).*” S 6 acrescenta que *“(...) pela quantidade de cartões que são retirados a funcionários, estamos a lidar com pessoas que cometem erros e quando se lhes tira o cartão, eles já estão na posse de um manancial de informação.”*

In fine, S4 apresentou a sugestão que *“(...) deveria haver um grupo de profiling, de pessoas que fossem mais especializadas nisso, duas a três vezes por ano, realizar uma verificação, observar as pessoas, os comportamentos, etc. Com este tipo de sensibilidade conseguia-se perceber melhor algumas pessoas, que cá andam, alguns sinais.”*

6. Conclusão

O crescente aumento de passageiros, a existência de uma multiplicidade de *stakeholders*, a evolução do contexto de riscos e ameaças para a segurança da aviação civil, obriga a rever e a atualizar permanentemente a implementação de medidas de segurança envolvendo, os acessos às áreas públicas, restritas e reservadas, o controlo de passageiros e de bagagens e os equilíbrios entre as vertentes *safety* e *security*, evidenciando que a análise de risco e de ameaças têm um carácter primordial na consagração dessas medidas, reduzindo as vulnerabilidades identificadas que possam vir a ser exploradas.

A ameaça interna é por nós considerada a maior ameaça à aviação civil, porque os *insiders* tem acesso e conhecimento privilegiado do sistema, de que são expressão as atividades criminosas praticadas no aeroporto.

A verificação de antecedentes não prevê o futuro, pois trata-se de um mecanismo retrospectivo. Aguardamos a entrada em vigor do novo PNSAC e de mecanismos mais eficazes para fazer face a esta e a outras ameaças, sendo que consideramos a fase do recrutamento crucial na mitigação da ameaça interna.

Os *stakeholders* dominam a problemática, enunciaram medidas concretas de mitigação da ameaça interna, que passam: pela implementação de um sistema de gestão de segurança, onde são vertidas as ocorrências; a atenção permanente ao comportamento dos funcionários; implementação de sistema de reporte; criação de campanhas de sensibilização e de alerta junto de todo de *staff*; *profiling* e a sugestão de criação de uma equipa de *profiling* multidisciplinar.

Ao nível interno, da PSP, é preciso promover um modelo de gestão para a realidade da ameaça interna. Esse modelo deve englobar não só o programa de mitigação da ameaça interna implementado, as medidas que já elencamos neste trabalho que vão da identificação e avaliação das vulnerabilidades para as aplacar, à promoção de *brainstorming* em toda a comunidade aeroportuária, mas necessita obrigatoriamente de incluir modelos de policiamento preditivos, como o *profiling* e a detenção de comportamentos suspeitos e a criação de equipas de inteligência policial, com a missão de identificar ameaças emergentes e perspetivar a materialização de futuros riscos, através da monitorização dos funcionários, em especial aos que são atribuídos pareceres com observações e para monitorização, tanto em contexto de trabalho, mas também fora dele.

Os polícias têm de ser os grandes mentores de uma cultura de segurança efetiva no

aeroporto, agregando sinergias em prol da segurança, tanto mais que a responsabilidade da segurança dos aeroportos internacionais cabe à PSP e, em nosso entender, é esta a grande medida mitigadora da ameaça interna, porque se existir certamente a ameaça será reduzida.

A nível nacional, o tempo urge, é altura da ANAC, na qualidade de autoridade nacional em matéria de aviação civil, com funções de regulação, fiscalização e supervisão do setor, empreender todos os esforços com vista à criação e publicação de mecanismos legais concretos de mitigação da ameaça interna e de outras ameaças, que estão camufladas, mas sempre presentes e latentes, de modo a que este ónus não fique unicamente em quem emite os pareceres e procura vigiar os *insiders*, mas sem mecanismos eficazes de combate.

Sabemos que a mitigação da ameaça interna é uma tarefa hercúlea, mas não devemos esperar para agir, é necessário reduzir a ameaça para garantir a segurança efetiva da aviação civil, sem esquecer que as práticas dos *insiders* podem metamorfosear-se e envolver condutas violentas, ou mesmo de terror e ser apenas uma questão de tempo até que muitas vidas sejam perdidas.

Referências

- ACI (s.d). *Airports council international*. Retrieved from <https://aci.aero>
- AEP (2017). *Aviation insider threat: What we know, our findings, and what we recommend* (Aviation Insider Threat Team of the Analytic Exchange Program – Working Paper). Washington, DC: Office of the Director of National Intelligence.
- Airpol (2018). *Insider threat mitigation in the airport community: A manual for Law enforcement units*.
- Airpol (2014). *Handbook on soft target protection*.
- AEP (2017), *Aviation Insider Threat: What We Know, Our Findings And What We Recommend*.
- BaMaung, D. (2018b). Airport security threats: combating the enemy within. *The Conversation*. Retrieved from: <https://theconversation.com/airport-security-threats-combating-the-enemy-within-106271>
- BaMaung, D. (2018a). Security: The hidden “insider” threat of the aviation sector. *International Airport Review*. Retrieved from <https://www.internationalairportreview.com/article/73985/security-the-hidden-insider-threat-of-the-aviation-sector/>
- Bardin, L. (2011). *Análise de conteúdo* (4.ª ed). Lisboa: Edições 70.
- Beck, U. (1992). *Risk society: Towards a new modernity*. London: Sage Publications.
- Bogdan, R., & Blikien, S. (1994). *Investigação qualitativa em educação*. Porto: Porto Editora.
- Booth, Ken (2005). *Critical Security Studies and World Politics*, Boulder: Lynne Rienner Publishers.
- Bronowski, J., (1990). *Introdução à Atitude Científica*. Lisboa: Edições Livros Horizonte.
- Campenhoudt, L., & Quivy, R. (1998). *Manual de Investigação em Ciências Sociais* (4ª ed.). Lisboa: Gradiva.
- Código Penal (Decreto-Lei n.º 48/95 de 15 de março). *Diário da República*, Série I-A, n.º 63/1995.
- Código de Procedimento Administrativo (Decreto-Lei n.º 4/2015 de 7 de janeiro). *Diário da República*, Série I-A, n.º 4/2015.
- Coughlin, C., Cohen, J., & Khan, S. (2008) Aviation security and terrorism: A review of the economic issues. In A. Thomas (Ed.), *Aviation security management: The context of aviation security management*, 1 (pp. 98-121). EUA: Greenwood.

- Couto, A. C. (1988). *Elementos de Estratégia. Apontamentos para um Curso* (Vol. I). Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.
- Decisão de Execução da Comissão C (2015) 8005, de 16 de novembro de 2015.
- Department of Homeland Security (s.d.). *Transportation Security Administration*. Retrieved from <https://www.tsa.gov/about/tsa-mission>
- Diretiva 2008/114/CE (Relativa à identificação e designação das infraestruturas críticas europeias). *Jornal Oficial da União Europeia*, n.º L 345.
- Duque, R. (2015). *Terrorismo, Aviação Civil e Políticas de Segurança - Desafios e Estratégias*. Lisboa: Universidade Católica Portuguesa.
- Duque, R. (2017). O terrorismo na aviação civil: a evolução de uma ameaça global e as respostas da União Europeia para proteger um sector estratégico. Em A. A. Alves, *Teoria Política e Geoestratégia: Desafios Contemporâneos* (pp. 80-103). Lisboa: Alêtheia Editores.
- Durkheim, E. (2007). *As regras do método sociológico* (3ª ed.). S. Paulo: Martins Fontes.
- EASA (s.d.) *European Union Aviation Safety Agency*. Retrieved from <https://www.easa.europa.eu>
- ECAC (s.d.). *European Civil Aviation Conference*. Retrieved from <https://www.ecac-ceac.org>
- Felgueiras, S. (2016). *Ação policial face à ação coletiva: Teoria para uma Estratégia de Policiamento de Multidões*. Lisboa: ISCPSI.
- FEMA 452 (2005). *Risk assessment: A how-to guide to mitigate potential terrorist attacks against buildings*. Washington, DC: Department of Homeland Security.
- Fernandes, F. L. (2014). *Intelligence e segurança interna*. Lisboa: ISCPSI.
- Flick, U. (2005). *Introdução à pesquisa qualitativa* (1.ª ed.). Lisboa: Monitor.
- Giddens, A. (2008). *Sociologia* (6.ª ed.). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Giddens, A. (2006). *O mundo na era da globalização* (6ª ed.). Lisboa: Editorial Presença.
- Gómez, J.A., & Cartea, P. (1995). *A perspectiva ecológica: referência para o conhecimento e a prática educativa, novas metodologias em educação*. Porto Editora, 135-170.
- IATA (s.d.). *International Air Transport Association*. Retrieved from <https://www.iata.org>
- ICAO (s.d.). *International Civil Aviation Organization*. Retrieved from <https://www.icao.int>
- ICAO (1974). *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: Security - Safeguarding international civil aviation against acts of unlawful interference*. (International standards and recommended practices - ICAO)
- ICAO (1998) . *Doc 9683 to the Human Factors Training Manual*. Retrieved from: <https://www.globalairtraining.com/resources/DOC-9683.pdf>

- ISO 72:2009 (2009). *Risk Management – Vocabulary. International Organization for Standardization*
- Kalvach, I. Z. (2016). *Basics of soft targets protection guidelines*. Prague: Soft Targets Protection Institute.
- Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto (Aprova a orgânica da PSP). *Diário da República*, Série I, n.º 168/2007.
- Lima, A. (2009). *A segurança da aviação civil: Funções da PSP* (Trabalho final no âmbito do Curso de Direção e Estratégia Policial). ISCPSI: Lisboa.
- Morais, R. (2018). *A PSP no quadro da segurança aeroportuária: Contributos para o Aeroporto Humberto Delgado* (Dissertação de mestrado não publicada). ISCPSI: Lisboa.
- Moura, P. (2009). *A análise de risco no planeamento operacional* (Trabalho final no âmbito do Curso de Direção e Estratégia Policial). Lisboa: ISCPSI.
- Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (Aprovado pela Deliberação de Conselho de Ministros 248-DB/2003, de 23 de dezembro). ANAC (Confidencial).
- Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil (Aprovado em 27 de dezembro de 2012, pela ANSAC). ANAC.
- Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil (Aprovado em 27 de dezembro de 2012 pela ANSAC). ANAC.
- Regulamento (CE) 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008 (estabelece regras comuns para a proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita que ponham em causa a segurança da aviação civil).
- Regulamento (EU) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015 (Estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação).
- Regulamento (CE) n.º 2320/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro (relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil).
- Santo, P. E. (2005). *Introdução à Metodologia das Ciências Sociais: Gênese, fundamentos e problemas*. Lisboa: Edições Sílabo.
- Slovic, P., & Weber, E. U. (2002). *Perception of risk posed by extreme events* (Center for Decision Sciences (CDS) Working Paper). Columbia, NY: Columbia University.
- Sião, D. H. (2017). *The aviation Insider Threat: Na Assessment of Vulnerabilities and Countermeasures*. Retrieved from <https://harvardnsj.org/2017/04/the-aviation-Insider-threat-an-assessment-of-vulnerabilities-and-countermeasures/>
- Torres, M. (2011). Segurança "just in time": Abandonar de vez o paradigma da mão-de-obra intensiva. *Politeia*, 235-247.
- Torres, M. (2015). *Gestão de riscos no planeamento, execução e auditoria de segurança*. Lisboa: ISCPSI.

TSA (2018). *Report of the Aviation Security Advisory Committee (ASAC) on Insider Threat*. Retrieved from
https://www.tsa.gov/sites/default/files/asacinsiderthreatreport_072018.pdf